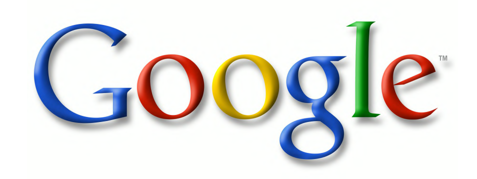
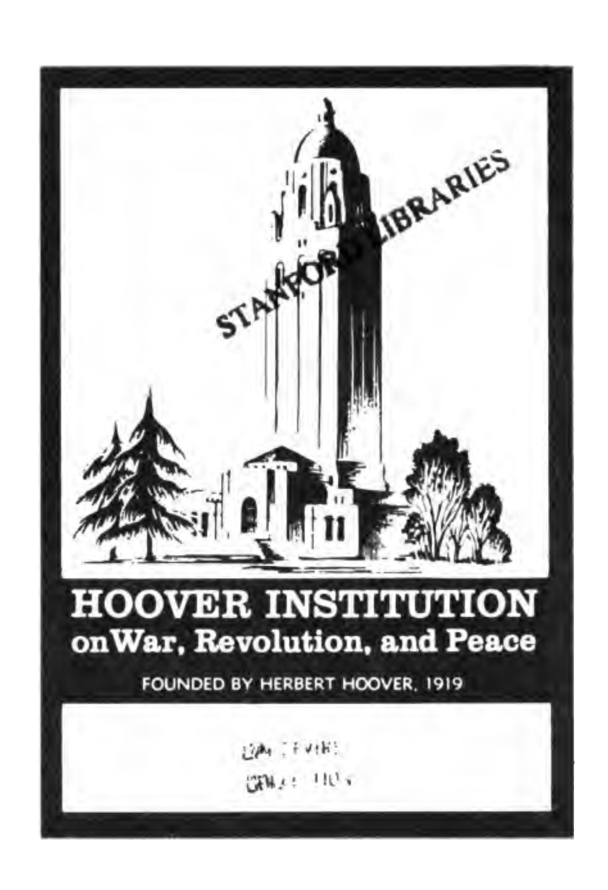


Turkey.

Réponse du Gouvernement impérial a la 9ème demande de la Compagnie.


STANFORD LIBRARIES
HOOVER INSTITUTION
on War, Revolution, and Peace
FOUNDED BY HERBERT HOOVER, 1919

ARBITRAGE

ENTRE LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL OTTOMAN

ET

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX.

RÉPONSE

DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL

A LA

9ème DEMANDE DE LA COMPAGNIE.

MESURES RELATIVES A LA CIRCULATION DU MATÉRIEL ROULANT A MOUSTAPHA-PACHA.

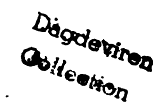


CONSTANTINOPLE.

Imprimerie Servet -- Tahir Bey.

1903.





RÉPONSE

DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL

A LA

9ème DEMANDE DE LA COMPAGNIE.

MESURES RELATIVES LA CIRCULATION

DU MATÉRIEL ROULANT

à Moustapha-Pacha.

La 9ème Demande de la Compagnie a pour objet de faire condamner le Gouvernement Impérial à des dommages et intérêts du chef des mesures qu'il a prises relativement à la circulation du matériel roulant, entre les lignes situées en Roumélie Orientale et celles situées en deçà de Moustapha-Pacha, dans le Vilayet d'Andrinople.

Ainsi qu'il a été reconnu par la Commission Arbitrale de 1888, les mesures en question, adoptées par le Gouvernement Impérial dans un intérêt d'ordre public, revêtent le caractère d'un cas de force majeure, et ne peuvent motiver aucune réclamation légitime de la Compagnie.

Cependant, le Gouvernement Impérial, animé d'un esprit de bienveillance et de conciliation, a transigé avec la Compagnie au sujet de cette réclamation, et lui a payé, en 1897, une somme importante pour la compenser de tous préjudices qu'elle pourrait éprouver du chef de ces mesures. La Compagnie a délivré au Gouvernement Impérial, à la date du 18 Juin 1898 (voir Annexe I), une décharge com-

plète à cet égard, et le Gouvernement était en droit de croire qu'il avait mis fin aux injustes doléances de la Compagnie à ce sujet. C'était une erreur.

La Compagnie ne respecte pas la transaction: elle cherche à la dénaturer, et, sous prétexte que le Gouvernement Impérial aurait reconnu, par cette transaction, le principe d'un dédommagement, elle réclame une indemnité pour tout le temps que ces mesures restent en vigueur.

En présence de cette attitude de la Compagnie, nous sommes obligés de remonter à l'origine des faits et d'exposer la raison d'être des mesures en question, leur caractère, les réclamations dont elles ont été l'objet de la part de la Compagnie, lors de l'Arbitrage de 1888, la solution que cet Arbitrage leur a donnée, et enfin les faits qui ont précédé l'acte de transaction.

Cet exposé démontrera quelle était la valeur de la réclamation originaire de la Compagnie, l'importance des sacrifices que le Gouvernement a consentis, pour transiger sur cette réclamation, la portée de la décharge que la Compagnie a délivrée au Gouvernement Impérial, et, par suite, l'inanité de la réclamation que la Compagnie vient formuler aujourd'hui, au mépris de la Décision Arbitrale de 1888-89, de l'acte de transaction et de toute idée de justice et d'équité.

I.

Origine et caractère des mesures prises par le Gouvernement Impérial.

A la suite des événements de 1885, le Gouvernement Impérial, dans un intérêt d'ordre public, tel que celui de la défense nationale, décréta que la Compagnie ne doit expédier en Roumélie Orientale qu'un matériel roulant, «autant que possible, en quantité inférieure à celui ve-« nant de ladite Province, de manière à ce qu'il ne s'y trouve que juste « la quantité de matériel indispensable au service de l'exploitation» et qu'en conséquence, elle ne doit y envoyer « que la quantité de matériel « tout au plus égale au matériel qui en retournera».

Le Gouvernement Impérial institua, à cet effet, à Moustapha-Pacha,

une Commission Militaire chargée de veiller à la stricte exécution de cette mesure.

Faisons remarquer que le Gouvernement Impérial n'a pas été jusqu'à réclamer à la Compagnie l'augmentation du matériel roulant qu'elle avait en deçà de Moustapha-Pacha, dans le Vilayet d'Andrinople, mais qu'il s'est borné à interdire à la Compagnie de se dégarnir, en faveur de la section des lignes sises en Roumélie Orientale, d'une partie du matériel fonctionnant déjà dans ce Vilayet.

Le Gouvernement Impérial avait le droit et le devoir de décréter, dans l'intérêt de la défense nationale, des mesures de précaution propres à assurer cette défense. La Compagnie n'avait qu'à s'incliner devant ces mesures qu'elle reconnaissait avoir été prises dans un intérêt d'ordre supérieur. Aussi, dans sa lettre au Ministère des Travaux Publics, en date du 20 Février 1886, déclare-t-elle que, « quelles que « soient les difficultés qui résultent des restrictions apportées à la cir- « culation des trains, elle s'est inclinée avec respect devant les Décisions « prises par le Gouvernement Impérial, en cette circonstance, et veille « à ce que les instructions qui lui ont été transmises soient, rigou- « reusement observées » (voir Annexe 4 de la 9e Demande de la Compagnie).

La Compagnie veut insinuer aujourd'hui que le Gouvernement Impérial cherche à empêcher, par ces mesures, que la Principauté introduise du matériel roulant en Roumélie Orientale, ou qu'elle fasse passer son matériel de Sophia sur la ligne de Yamboli-Bourgas et réciproquement. La Compagnie prétend aussi que ces mesures sont illusoires, depuis que le Gouvernement Princier peut, grâce au raccordement de ses lignes avec le réseau européen, amener du matériel par une voie autre que celle d'Andrinople.

Ces allégations de la Compagnie sont imaginaires, car le Gouvernement Impérial ne s'occupe pas de ce qui peut être fait à cet égard en Roumélie Orientale. Dans l'intérêt de la défense nationale, il se préoccupe surtout du soin de ne pas laisser dégarnir le Vilayet d'Andrinople du matériel nécessaire au service du Chemin de fer.

Quoi qu'il en soit, nous sommes en présence d'une mesure de précaution prise dans un intérêt d'ordre public, et si elle peut avoir pour conséquence, comme le prétend la Compagnie, de faire chômer quel-

ques wagons ou de faire circuler quelques wagons à vide, pour maintenir l'égalité dans la quantité du matériel circulant entre Moustapha-Pacha et la Roumélie Orientale, cette circonstance ne peut constituer qu'un cas de force majeure.

C'est ce que la Compagnie a, d'ailleurs, reconnu elle-même dans ses conclusions de 1888 où elle s'exprimait en ces termes : «Les diverses « circonstances qui se sont produites, au cours des années 1886 et 1887, *no-* « *tamment* les interruptions et *restrictions du trafic avec la Roumélie Orientale,* « ont *incontestablement le caractère des cas de force majeure prévus par l'Ar-* « *ticle 4 de la Convention de 1885*» (voir Annexe II, Conclusions Compagnie 1888, XXIII.)

De même, dans sa réponse aux Conclusions du Gouvernement Impérial, elle affirmait encore avec plus de précision : «*les entraves mises par le Gouver-* « *nement Impérial à la circulation du matériel roulant entre Andrinople et la Rou-* « *mélie Orientale,* et encore maintenues à l'heure actuelle...., *ont eu incontes-* « *tablement le caractère de circonstances de force majeure*» (voir Annexe III, Réponse de la Compagnie aux Conclusions du Gouvernement Impérial, N° 9). Le caractère de force majeure de ces mesures est donc incontestable et les droits des Parties, en cette circonstance, sont régis, de l'aveu même de la Compagnie, par l'Article 4 de la Convention de 1885.

Cet Article porte :

«Si, par suite de circonstances de force majeure, l'exploitation d'une « partie des lignes venait à être suspendue plus de cinq jours consécutifs, le « paiement, au Gouvernement Impérial, du minimum garanti, sera suspendu pour cette partie, et ce, pendant toute la durée de la suspension de « l'exploitation.—Dans le cas où, par suite *des circonstances susénoncées,* la « part de recettes revenant au Gouvernement Impérial viendrait à baisser « au-dessous de 1,500 francs par kilomètre, la Compagnie n'en sera pas « moins tenue de verser, pour chaque kilomètre du réseau entier, les sus- « dits 1,500 francs garantis comme ci-haut, mais elle se remboursera de « toute différence sur les excédents de la part de recettes revenant au « Gouvernement Impérial pour l'année ou les années suivantes».

Il résulte de ce texte—ainsi qu'il a été établi par l'Arbitrage de 1888—que les cas de force majeure ne produisent d'effet, à l'égard du Gouvernement Impérial, qu'à la double condition : 1° qu'ils entraînent une suspension de l'exploitation pendant plus de cinq jours ; 2° que, par

suite de cette suspension, la part des recettes revenant à l'Etat, tombe au-dessous des 1,500 francs garantis.—Dans le cas où cette double condition se réalise, la Compagnie paie quand même le minimum de 1,500 francs garanti, mais elle se rembourse de la différence sur les excédents des exercices futurs.

Il découle implicitement du même texte que les conséquences de tous les cas de force majeure qui n'entraînent pas une suspension de l'exploitation de plus de cinq jours, et, *a fortiori*, les conséquences des cas de force majeure, qui ne font qu'entraver l'exploitation sans la suspendre, restent à la charge exclusive de la Compagnie.

II.

Réclamation de la Compagnie et solution de l'Arbitrage de 1888-89.

En 1888, la Compagnie soutint que,—par suite des restrictions apportées à la circulation du matériel roulant, dans le courant des années 1886 et 1887,—la part revenant au Gouvernement dans les recettes, n'a pas atteint les 1,500 francs garantis. Interprétant à sa manière l'Article 4, elle demandait de récupérer, sur la part revenant au Gouvernement pour les exercices suivants, les sommes qu'elle avait avancées en 1886 et 1887 pour parfaire le minimum garanti. A l'appui de cette prétention, la Compagnie observait que l'Article 4 ci-dessus prévoit deux hypothèses bien distinctes.

« 1ère Hypothèse.—L'exploitation d'une partie des lignes se trouve « interrompue, par force majeure, pendant plus de cinq jours consécutifs. « En ce cas, le paiement du minimum garanti est suspendu pendant la « durée de l'interruption, ce qui est tout naturel, puisque, d'après le « paragraphe 4 du même Article, la Compagnie ne garantit le mini- « mum de 1,500 francs que par kilomètre en exploitation.

« 2ème Hypothèse.— Il n'y a pas eu d'interruption de l'exploitation, « mais *des circonstances de force majeure*, telles que guerre, inonda- « tions, *interdictions de circulation du matériel*, ont empêché la part reve- « nant au Gouvernement, d'atteindre 1,500 francs par kilomètre. En ce « cas, la Compagnie n'en est pas moins tenue de parfaire le minimum

« garanti, mais elle se remboursera de toute différence sur la part des « recettes revenant au Gouvernement Impérial pour l'année ou les an- « nées suivantes » (voir Annexe III).

Cette prétention de la Compagnie soumise aux Arbitres, donna lieu à un partage d'avis. Les Arbitres de la Compagnie, adoptant les vues de celle-ci, émirent l'avis qu'elle devrait être autorisée à porter au débit du Gouvernement Impérial et à récupérer, sur les excédents des exercices suivants, la somme de 300,000 francs représentant, *ex æquo et bono,* la part de l'Etat dans la diminution des recettes provenant des mesures dont il s'agit (voir l'avis séparé des Arbitres de la Compagnie, Annexe IV).

Les Arbitres du Gouvernement Impérial ont, au contraire, été d'avis que les conséquences de tous les cas de force majeure sont à la charge de la Compagnie ; que si, cependant, ces cas entraînent une suspension de plus de cinq jours dans l'exploitation et ont pour conséquence d'empêcher la part revenant au Gouvernement, d'atteindre les 1,500 francs garantis, la Compagnie a le droit de récupérer la différence sur les excédents des exercices suivants.

Ce principe posé, les Arbitres du Gouvernement Impérial, considérant qu'en 1887, les circonstances de force majeure n'ont pas entraîné la suspension de l'exploitation,—ont décidé que la Compagnie du Chemin de fer doit supporter le déficit entre la part de recettes revenant au Gouvernement Impérial Ottoman dans l'exploitation de cet exercice, et le minimum garanti par elle, de 1,500 francs, *sans avoir, de ce chef, aucune somme à porter au débit du Gouvernement Impérial* (voir l'avis séparé des Arbitres Ottomans, Annexe V).

Le Sur-Arbitre a constaté, en fait, que le Gouvernement Impérial a exigé le transbordement de toutes les marchandises à la frontière et qu'«*il a* « *interdit l'entrée, dans ladite Province, du matériel roulant de la Compagnie,* « *tant que celui qui y était entré antérieurement n'en fût sorti*».

Il a constaté encore que ces restrictions ont pu amener une diminution dans les transports ; mais, il ajoute que «des entraves partielles au trafic « *et à la libre circulation du matériel roulant* peuvent surgir pour des raisons « multiples, à la suite d'une épidémie, de troubles politiques, d'insuffisance « des wagons de transport, etc. Si, nonobstant de telles restrictions, le « trafic continue, on ne saurait qualifier cet état de choses d'interruption « dans l'exploitation du Chemin de fer.

Le Sur-Arbitre a enfin conclu en ces termes : «Je me rallie, dès lors, « aux Conclusions des Arbitres Ottomans» (voir Annexe VI).

Cette Sentence est intéressante au point de vue des principes. Elle décide qu'en règle générale, les effets de tous les cas de force majeure sont à la charge de la Compagnie; le seul cas d'interruption de l'exploitation pendant plus de cinq jours, spécifié à l'Article 4, constitue une dérogation à cette règle, au profit de la Compagnie, dérogation qui ne saurait être étendue à d'autres cas.

En résumé, il résulte de ce qui précède:

que la Compagnie a, elle-même, reconnu que les mesures de précaution prises à Moustapha-Pacha, ont incontestablement le caractère d'un cas de force majeure;

qu'elle a encore reconnu que les dommages découlant de ces mesures rentrent dans les cas prévus par l'Article 4 de la Convention de 1885;

que ces mesures ayant empêché la part des recettes revenant au Gouvernement Impérial, d'atteindre les 1,500 francs garantis et payés par la Compagnie, celle-ci, par une fausse interprétation de l'Article 4, s'est crue autorisée à récupérer la différence sur les excédents des exercices suivants, et

qu'enfin elle a été déboutée de cette prétention.

Telle étant la situation, il est certain que les mesures adoptées par le Gouvernement Impérial ne peuvent soulever aucune réclamation de la Compagnie, sous quelque forme que ce soit.

Il est également certain que les arguments dont la Compagnie se prévaut à l'appui de sa réclamation, ne peuvent nullement amoindrir la portée de la Sentence Arbitrale de 1889 dont la Compagnie feint d'ignorer l'existence. Nous ne sommes donc pas tenus de discuter ces arguments, mais nous le ferons uniquement pour en démontrer l'inanité. Procédons à l'examen successif de ces arguments.

III.

Réfutation des arguments de la Compagnie.

a) La Compagnie dit que, d'après l'Article 28 de son Cahier des

Charges, elle est entièrement libre, dans tout ce qui concerne l'administration de son entreprise, et qu'elle n'a d'autre obligation que celle de respecter les Règlements y annexés. Le Cahier des Charges vise le service normal du Chemin de fer et les relations de la Compagnie avec le public ; le Règlement de Police annexé au Cahier des Charges a pour objet la police du Chemin de fer, mais ce Règlement n'est pas le seul auquel la Compagnie doive se soumettre ; elle est aussi assujettie à toutes les Lois générales de Police et de Sûreté de l'Empire. Aussi, les rédacteurs des Pandectes Françaises ont-ils pu affirmer avec raison qu' « il est à peine besoin de dire que les concession-« naires sont obligés de se conformer aux prescriptions générales « de police et de sûreté et aux lois spéciales concernant les chemins de fer» (ouvrage cité, verbo: Chemins de fer, N° 68).—Aucune Compagnie de Chemin de fer n'a osé juqu'ici se mettre au-dessus de ces Lois, ni se soustraire aux mesures d'ordre général adoptées par le Gouvernement Impérial, dans l'intérêt de la défense nationale.

b) La Compagnie veut bien reconnaître que le Gouvernement a le droit de prendre les mesures qu'il a édictées dans l'espèce, mais elle prétend qu'il doit dédommager la Compagnie, vu qu'en sa qualité de propriétaire, il est tenu de garantir la libre jouissance de la chose louée. C'est là tout simplement un non sens.

Le Gouvernement Impérial, en accordant à une Compagnie l'exploitation d'un service public tel que le Chemin de fer, lui confère le droit de percevoir le péage et les prix de transport [1] C'est là, la Concession dont le Gouvernement garantit la jouissance à la Compagnie, et ce n'est qu'une atteinte volontairement portée à l'exercice de ce droit, qui pourrait motiver une réclamation de la Compagnie. Aussi, M. Dufour, dans son Traité de Droit Administratif (N° 254), s'exprime-t-il en ces termes.

---

(1) M. Lamé Fleury, Code annoté des Chemins de fer, page 755 *in fine*, dit : « D'autre part, la concession d'un Chemin de fer ne confère à celui qui en est investi « que la faculté de percevoir des prix de transport dans la forme indiquée au Cahier « des Charges et sous les conditions qui y sont inscrites ».—M. Dufour, dans son Droit Administratif, Tome VIII, No 248, s'exprime en ces termes: «Ainsi, les droits que le con-« cessionnaire tient de l'acte de concession, résument, pour les Chemins de fer, dans le « privilège d'effectuer, moyennant un prix déterminé, le transport des personnes et des mar-« chandises... ». - Voir également *Pandectes Françaises*, verbo *Chemins de fer*, N° 959.

«Les conséquences du principe que les Compagnies n'ont pas la pro-
« priété du chemin, sont aussi simples à déduire qu'importantes à relever.
« Il en résulte que le droit de percevoir, à leur profit, le péage pour les voya-
« geurs et les prix de transport pour les marchandises, est le seul que
« l'Etat soit tenu de respecter et de garantir dans les termes du Cahier des
« Charges. Ce n'est qu'autant qu'une atteinte est portée à ce droit, et dans la
« mesure du préjudice qui en est la suite pour elles, que les Compagnies
« peuvent être fondées à se plaindre des dispositions prises par le Gou-
« vernement». Le Gouvernement Impérial, en accordant une Concession de chemin de fer, ne renonce pas pour cela à l'exercice de ses prérogatives souveraines, pas plus qu'à l'adoption des mesures propres à la sauvegarde des intérêts généraux de l'Etat. Jamais un Etat ne peut abdiquer son droit de police qui est inaliénable. Une renonciation à ce droit, même stipulée, serait nulle comme contraire à l'ordre public; elle ne saurait, dans tous les cas, se présumer. La circonstance que le Gouvernement Impérial est contractant ne modifie nullement la situation juridique des Parties. De même que si la Compagnie, en contractant avec un particulier, eut dû supporter les conséquences des mesures imposées par l'Etat dans une question d'intérêt général, de même doit-elle subir ces conséquences, lorsque le Gouvernement Impérial est Partie contractante, car, ce n'est pas en sa qualité de contractant que le Gouvernement Impérial a édicté ces mesures, mais bien dans l'exercice de ses attributs souverains et parce qu'elles étaient commandées dans un intérêt général. De telles mesures ne peuvent être considérées comme un acte volontaire du Gouvernement Impérial, pour entrainer une responsabilité quelconque à sa charge. Ceci est tellement vrai que les Arbitres de la Compagnie, tout en reconnaissant, dans leur avis précité (Annexe V), que les mesures en question censtituent un cas de force majeure—le fait du Prince—n'ont pas rendu le Gouvernement Impérial responsable de ce chef, par la raison que, propriétaire des lignes, il en aurait concédé l'exploitation.

Admettre la thèse de la Compagnie aurait pour conséquence d'admettre aussi que, par le seul fait qu'elle est chargée de l'exploitation d'un Chemin de fer, elle serait autorisée à s'ingérer dans toutes les mesures que le Gouvernement Impérial adopterait dans l'exercice de ses droits souverains, à

discuter ces mesures et à se créer dans l'Etat une situation qui, d'aucune façon, ne pourrait être tolérée.

Il suffit de signaler ces conséquences pour démontrer l'énormité de la prétention de la Compagnie et l'atteinte qui serait portée aux droits de souveraineté, si l'on admettait une prétention aussi exorbitante.

c) La Compagnie, qui ne peut sérieusement contester que le Gouvernement peut imposer aux Chemins de fer des restrictions édictées dans l'intérêt général, prétend que ces restrictions doivent être temporaires et ne doivent pas passer à l'état normal. Cette distinction est absolument arbitraire. Dès que le Gouvernement Impérial est en droit de décréter des mesures propres à la sauvegarde de ses intérêts primordiaux, il doit être seul juge d'apprécier la durée d'application de ces mesures.

La Compagnie ne pourrait s'en plaindre que si celles-ci étaient édictées dans un but purement vexatoire, ce qui n'est certes pas le cas.

d) La Compagnie, qui se rend bien compte de l'inanité de sa réclamation, cherche, cependant, à l'étayer par une considération d'équité.

Elle allègue qu'il n'est pas juste de la mettre dans une situation inférieure à celle des Compagnies de Chemins de fer jouissant d'une garantie kilométrique, et elle observe que si « elle jouissait, comme « d'autres Compagnies, d'une garantie de recettes *nettes*, les consé« quences des entraves imposées par le Gouvernement Impérial retom« beraient indirectement sur lui ».

Remarquons, tout d'abord, que l'affirmation de la Compagnie est inexacte : la garantie accordée par le Gouvernement Impérial aux Compagnies de Chemins de fer, ne porte que sur les *recettes brutes*, et non pas sur les *recettes nettes*, ce qui fait tomber naturellement l'argumentation de la Compagnie. En effet, les difficultés qui pourraient résulter pour les Compagnies dans la circulation du matériel roulant, ne peuvent qu'entraîner l'augmentation des dépenses et, par suite, la diminution des recettes nettes, tandis que les recettes brutes ne subissent de ce chef aucune atteinte. Or, la garantie du Gouvernement Impérial portant exclusivement sur les *recettes brutes*, les conséquences des mesures en question ne retomberaient jamais sur lui, mais bien sur les Compagnies qui exploitent avec garantie kilométrique.—En tous cas, la situa-

tion juridique et financière de ces Compagnies ne peut être comparée à celle de la Compagnie d'exploitation. Les premières construisent les voies ferrées à leurs risques et périls ; elles y engagent des capitaux importants, et le Gouvernement Impérial leur garantit que les recettes brutes atteindront de 11 à 15,000 francs par kilomètre et par an. Cette garantie sert à assurer aux Compagnies de construction et d'exploitation un intérêt modéré et l'amortissement de leurs capitaux. Or, la Compagnie des Chemins de fer Orientaux se trouve dans une situation tout autre : c'est le Gouvernement Impérial qui a fait construire les lignes qu'elle exploite, et ce, moyennant la capitalisation d'une rente de 22,000 francs par kilomètre et par an. Il a concédé l'exploitation des lignes à la Compagnie moyennant une redevance de 8,000 francs par kilomètre et par an, que celle-ci est parvenue à réduire a 1,500 francs. La Compagnie se trouve donc en possession de lignes importantes dont l'exploitation lui procure des bénéfices appréciables, et il ne faut vraiment pas craindre de s'écarter de la réalité pour établir une comparaison entre sa situation et celle des Compagnies des Chemins de fer qui exploitent des lignes construites avec leurs capitaux.

Une telle comparaison est pour le moins déplacée.

Nous nous sommes livrés à ce long examen pour démontrer combien les arguments invoqués par la Compagnie à l'appui de sa réclamation, sont dénués de fondement.

Nous expliquerons maintenant les circonstances dans lesquelles le Gouvernement Impérial a transigé sur cette réclamation que la Compagnie veut reproduire aujourd'hui, au mépris de la raison et de la justice.

IV.

Règlement de la question par voie de transaction.

Nous avons vu que les mesures décrétées pour la circulation du matériel, sont en vigueur depuis 1886. Le 7 Janvier 1892, la Compagnie adressa au Ministère des Travaux Publics une lettre (Annexe VII) dont il serait opportun de reproduire le passage suivant.

« Comme le Gouvernement Impérial a cru devoir maintenir les restric-

« tions dont il est question, *et nous a mis dans la nécessité de faire acheter*
« *150 wagons,* malgré que nous ayons un stock plus que suffisant sur notre
« réseau d'Andrinople, qui ne peut pas être utilisé pour les raisons précitées,
« Votre Excellence considèrera comme juste et équitable que le Gouver-
« nement Impérial nous rembourse *le montant du prix de 150 wagons.* Nous
« nous permettons, par conséquent, *de porter au débit du Gouvernement Impé-*
« *rial la somme de 557,477 francs représentant le prix d'achat de ces wagons*».

Le 15 Juin 1892, la Compagnie a signifié au Gouvernement Impérial une mise en demeure relative à certaines réclamations et par laquelle elle dit encore :

« A la date du 7 Janvier dernier, ma Compagnie a demandé au Gou-
« vernement Impérial *le payement d'une somme de francs 557,477 formant*
« *le prix d'achat de 150 wagons couverts* qu'elle se trouvait dans la nécessité
« d'acquérir, non pas par suite de l'insuffisance de l'ensemble de son
« matériel roulant, mais parce qu'une partie de ce matériel était immobilisée
« à la suite d'ordres du Gouvernement Impérial» (voir Pièces Générales de
« la Compagnie, page 70).

Depuis lors, le Compagnie avait demandé au Gouvernement Impérial la permission de transporter, de la section d'Andrinople sur celle de la Roumélie Orientale, deux locomotives. Dans une lettre que la Compagnie a adressée au Ministère Impérial des Travaux Publics, le 3 Février 1894, après avoir rappelé que le Gouvernement Impérial lui avait refusé le transport de ces locomotives, elle informait le Gouvernement qu'elle les avait achetées et lui demandait «*la somme de 135,000 francs représentant*
« *le coût des deux locomotives* dont il s'agit» (voir Annexe VIII).

En 1894, la Compagnie demande au Gouvernement Impérial l'autorisation de faire rentrer en Roumélie Orientale 30 wagons de ballast. Le Gouvernement Impérial lui ayant refusé cette autorisation, la Compagnie, par sa lettre du 14 Août 1894, informe le Gouvernement Impérial qu'elle a été «obligée de faire *l'acquisition de 30 wagons* dont le *prix s'élève à*
« *francs 90,000* » et qu'elle « porte cette *somme au débit du Gouvernement*
« *Impérial* » (voir Annexe IX).

Toute cette correspondance démontre que la Compagnie n'éprouvait aucun préjudice et ne réclamait aucune indemnité du chef des restrictions apportées dans la circulation du matériel. Elle tenait simplement à mettre à la charge de l'Etat *le coût d'un matériel* qu'elle devait, tôt ou tard, acheter

pour les besoins de son service, en prétextant que, sans les mesures en question, elle n'aurait pas eu besoin d'augmenter son matériel. Quatre ans après, soit en 1896, la Compagnie change d'attitude et cherche à tirer parti de la situation.

Dans sa mise en demeure en date du 23 Juin 1896, elle s'exprime comme suit.

«A diverses reprises, ma Compagnie a signalé au Gouvernement « Impérial les très graves dommages que lui causent les mesures adoptées « par l'Autorité à la frontière de la Roumélie Orientale pour empêcher « la libre circulation du matériel du Chemin de fer. Les conséquences « de ces mesures ont déjà été en partie visées par la protestation du 15 « Juin 1892. Depuis lors, ma Compagnie a demandé au Gouvernement « Impérial, par sa lettre N° 837, du 3 Février 1894, une indemnité égale à « 135,000 francs formant le prix d'achat de deux locomotives; par sa lettre « N° 1017, du 14 Août 1894, une indemnité égale à 90,000 francs, prix « d'achat de 30 wagons. Si ma Compagnie a dû acquérir ces locomotives « et wagons, ce n'est point par suite d'une insuffisance de son matériel « roulant, celui-ci étant très largement suffisant pour subvenir à tous les « besoins, mais parce qu'une partie de ce matériel était immobilisée à la « suite des ordres du Gouvernement Impérial. Ma Compagnie n'a pas « encore reçu le versement des indemmités ainsi réclamées. Elle de- « mande ce versement au Gouvernement Impérial.—Elle réclame, en « outre, à titre d'indemnité du préjudice causé par les mesures restri- « ctives que je viens de signaler, des dommages et intérêts s'élevant à « 875,000 francs, pour la période écoulée jusqu'au 31 Décembre 1895».

Il importe de remarquer que, par ses lettres et sa première protestation de 1892 auxquelles la Compagnie se réfère, celle-ci se bornait à réclamer simplement le coût des deux locomotives et des wagons, comme si elle les avait achetés pour le compte du Gouvernement Impérial, tandis que, dans la mise en demeure de 1896, elle insinue que c'est à titre *d'indemnité égale au prix d'achat du matériel* qu'elle avait réclamé ces sommes au Gouvernement Impérial. Non satisfaite, elle exige encore une nouvelle indemnité de 875,000 francs !!

Le Gouvernement ne donna aucune suite à ces réclamations de la Compagnie qu'il considérait comme mal fondées.

Mais, en 1897, l'Ambassade Impériale et Royale d'Autriche-Hongrie

exprima à la Sublime Porte le désir de voir régler les différends pendants entre le Gouvernement Impérial et la Compagnie. Celle-ci présenta un relevé de ses comptes avec le Gouvernement Impérial, relevé dans lequel figure une somme de 950,000 francs pour préjudice éprouvé par suite des restrictions apportées à la libre circulation du matériel roulant (voir Annexe X). Le Gouvernement Impérial qui tenait à accéder au désir de l'Ambassade et à mettre fin à ces différends, quel que fût leur mérite, a consenti que la somme précitée fût comprise dans le compte, et a transigé sur l'ensemble de celui-ci. Le compte s'élevait à francs 10,900,000, soit 476,000 Livres Turques et la somme à payer par le Gouvernement Impérial à été fixée à 380,000 Livres Turques qui ont été effectivement réglées.

Nous avons vu que les prétendus dommages de la Compagnie, du chef de ces restrictions, se traduisaient par l'obligation d'acheter une certaine quantité de matériel roulant pour la Roumélie Orientale.

Nous avons vu encore que l'achat de tout ce matériel a exigé un débours de francs 557,477, de francs 135,000 et de francs 90,000, soit un total de francs *782,491*.

En laissant figurer, dans le compte général, la somme de *950,000 francs*, non seulement le prix du matériel, mais même les intérêts de ce prix se trouvaient payés et toute la réclamation de la Compagnie était définitivement réglée. Aussi, après avoir dit, dans l'acte de décharge du 10 Juin 1898 (Annexe I), que ses créances par devers le Gouvernement Impérial, comprennent « les préjudices éprouvés du fait « des restrictions apportées par la Commission Militaire de Moustapha-« Pacha à la libre circulation du matériel roulant», la Compagnie a déclaré « n'avoir plus aucune *réclamation* ni créance sur le Gouvernement Im-« périal, *à quelque titre* et *pour quelque cause que ce soit,* du chef des « créances plus haut indiquées et donne au Gouvernement Impérial « décharge complète et entière de tous *comptes, créances, réclamations,* « *dommages-intérêts,* etc.

En présence des termes précis de cette décharge, la réclamation de la Compagnie demeure injustifiable.

Elle prétend, que cette décharge ne vise que le préjudice subi jusqu'à la date de la quittance. Or, toutes les fois que la Compagnie, très méticuleuse d'ailleurs, a voulu limiter à une date précise les effets de la décharge, elle n'a pas négligé de le stipuler d'une

façon explicite (voir, dans l'acte de décharge, lettres A, B, E). La Compagnie aurait dû d'autant plus préciser les effets restrictifs de cet acte, qu'elle reconnait dans ses conclusions le caractère permanant des mesures en question. D'ailleurs, pour l'interprétation de toute convention, il y a lieu de rechercher l'intention des parties, et on ne pourrait supposer que le Gouvernement Impérial aìt laissé figurer dans les comptes, objet de la transaction, une somme représentant la valeur du matériel roulant acheté par la Compagnie pour remédier aux conséquences des mesures restrictives, qu'il lui ait abandonné ce matériel et que ladite Compagnie se soit réservé, malgré cela, le droit d'exercer des réclamations ultérieures du même chef.

Si la réclamation de la Compagnie n'est pas soutenable en présence des termes de la décharge précitée, elle l'est encore moins par le fait que la somme payée par le Gouvernement Impérial compense largement le préjudice subi dans l'espèce. Les restrictions dans la circulation du matériel ont pu rendre insuffisant le matériel en deçà de Moustapha-Pacha ; cet inconvénient se trouve écarté par l'achat d'un supplément de matériel. C'est ce que la Compagnie expliquait clairement dans ses lettres du *7 Juin 1892, 3 Février et 14 Avril 1894*. Le matériel supplémentaire ayant été payé par le Gouvernement Impérial par le fait de la transaction, non seulement il y a eu réparation du prétendu préjudice, mais il y a eu augmentation du matériel de la Compagnie, sans qu'il lui en coûte rien, alors qu'il eût suffi, pour établir une juste compensation, de mettre à la disposition de la Compagnie l'usage seulement du matériel dont la propriété serait restée au Gouvernement Impérial.

La réclamation de la Compagnie ne saurait donc être accueillie à quelque point de vue qu'on se place.

Si, par impossible, la Commission Arbitrale estime que la décharge de la Compagnie, ainsi que les considérations qui précèdent, ne s'opposent pas à la recevabilité de sa réclamation, celle-ci doit être néanmoins rejetée comme mal fondée, vu que les mesures prises par le Gouvernement Impérial au sujet de la circulation du matériel, constituant un *cas de force majeure*, ne

peuvent donner lieu à aucune action contre le Gouvernement Impérial, ainsi qu'il a été jugé en 1888.

C'est en vain que la Compagnie veut soutenir que, par le fait de la transaction passée en 1897, le Gouvernement Impérial a reconnu le principe de l'indemnité. La transaction par laquelle l'un des contractants renonce partiellement à sa réclamation et l'autre accepte en partie celle-ci, implique, pour les deux contractants, le désir de mettre fin à leurs contestations ; elle implique des concessions mutuelles ; mais on ne saurait en inférer que les parties reconnaissent le bien fondé de leurs prétentions respectives.

Vu l'exposé des faits qui précèdent,

Plaise à la Commission Arbitrale,

Attendu qu'à la date du 10 Juin 1897, la Compagnie a donné décharge pleine et entière au Gouvernement Impérial pour toutes les réclamations relatives aux préjudices qu'elle pout éprouver à cause des mesures prises par rapport à la circulation du matériel ;

Attendu que le paiement transactionnel du Gouvernement représente la contrevaleur du matériel supplémentaire acheté par la Compagnie, pour les lignes sises en Roumélie Orientale, et qu'il compense largement en général tous préjudices de la Compagnie pouvant résulter de l'application des mesures en question ;

Attendu que si, par impossible, la décharge de la Compagnie ne peut avoir d'effet pour une époque postérieure à 1898, les Parties rentrent dans leurs droits primitifs, et qu'il y a lieu d'apprécier le caractère de ces mesures et leurs conséquences ;

Attendu que ces mesures revêtent incontestablement le caractère d'un cas de force majeure ;

Attendu qu'en vertu des dispositions de l'Article 4 de la Convention de 1885 et de la Décision Arbitrale de 1888, le cas de force majeure demeurent à la charge exclusive de la Compagnie ;

Que, dès lors, il n'y a pas lieu discuter le chiffre des dommages annuels que la Compagnie réclame, qui sont basés sur des évaluations contraires à la réalité, et dont elle ne fait aucunement la preuve ;

Par ces motifs et tous autres à suppléer,

Débouter la Compagnie de sa demande et la condamner aux dépens.

Sous toutes réserves de compléter ou de modtier les présentes Conclusions responsives, d'ajouter tontes nouvelles demandes et généralement sous réserve de tous droits du Gouvernement Impérial.

Pour le Gouvernement Impérial Ottoman

(Signé :) ALEXANIAN.
» SALEM.
» BONNET.

ANNEXE I.

QUITUS.

Je soussigné, A. Grosholz, Directeur de la Compagnie d'ex-oitation des Chemins de fer Orientaux, déclare, au nom de la ompagnie, ce qui suit:

Comme il résulte de notre déclaration datée du 17 Novembre 97, sub N° 2018, qui a été présentée au Ministère du Commerce des Travaux Publics, les créances de notre Compagnie sur Gouvernement Impérial, se résument comme ci-dessous:

A. — Pour les transports militaires effectués à crédit, jusqu'au Août 1897 (n. s.);

B. — Pour les travaux d'agrandissement et autres travaux ecutés pour le compte du Gouvernement Impérial, jusqu'au 31 Dé-mbre 1896 (n. s.);

C. — Pour différents trains spéciaux mis en circulation, sur la emande et pour compte du Gouvernement Impérial;

D. — Pour solde dû sur les annuités de l'emprunt afférent ıx années 1888, 1890, 1891, 1892, et 1893;

E. — Pour intérêts, jusqu'au 31 Décembre 1897;

F. — Pour préjudices éprouvés par la Compagnie du fait des strictions apportées par la Commission Militaire de Moustapha-cha, dans la libre circulation du matériel roulant;

G. — Pour la reconstruction du pont de l'Arda.

Le montant de nos créances énumérées plus haut, s'élève, d'après notre compte, au total de 10,900,000 francs, soit 476,000 Livres Turques environ. Toutefois, afin de les régler transactionnellement, nous avons consenti, par notre libre consentement, à réduire nos créances à la somme de trois cent quatre-vingt mille Livres Turques, en opérant une réduction de 96,000 Livres Turques environ, aux conditions suivantes.

La redevance due par la Compagnie au Gouvernement Impérial, pour la ligne d'Uskub-Zibeftché et pour les locations des terrains et magasins, pour les années de 1893, 1894, et 1895, soit 18,059 Livres Turques, sera déduite du montant transactionnel; de la sorte, la créance de la Compagnie se trouve réduite au chiffre de Livres Turques 361,941 (trois cent soixante et un mille neuf cent quarante et une Livres Turques) dont les 100,000 Livres Turques, nous seront payées dans un délai de dix jours à partir du présent acte, et le solde, soit 261,941 Livres Turques. nous seront payées, au fur et à mesure, sur les versements de l'indemnité de guerre grecque.

Ce mode d'arrangement transactionnel a été également accepté par Iradé Impérial de S. M. I. le SULTAN, communiqué par deux Lettres Vézirielles datées des 6 et 18 Novembre 1313.

Par conséquent, nous réservant de donner quittance lors du paiement du solde du montant transactionnel, soit 361,941 Livres Turques, je déclare, par le présent acte, n'avoir aucune réclamation ni créance sur le Gouvernement Impérial, à quelque titre et pour quelque cause que ce soit, du chef des créances plus haut indiquées et donne au Gouvernement Impérial Ottoman et, spécialement à toutes les Administrations de l'Etat, décharge complète, pleine et entière de tous nos comptes, créances, réclamations, dommages-intérêts, débours et intérêts, énumérés plus haut, et de la réduction de 96,000 Livres Turques environ.

Constantinople, le 29 Mai /10 Juin 1314/1898.

Le Directeur

(Signé:) A. GROSHOLZ.

ANNEXE II.

EXTRAIT DES CONCLUSIONS DÉPOSÉES, EN 1888,
PAR LA COMPAGNIE D'EXPLOITATION.

XXIII

COMPTES DE 1886 ET DE 1887.

Attendu que, en exécution de la Convention du 22 Décembre 385, la Compagnie d'exploitation a présenté au Gouvernement, s 1er Janvier et 10 Mars 1887, les comptes présentés par la- ite Convention ;

Attendu que, par Lettre du 2 Juin 1887, le Gouvernement a ›rmulé, contre ces comptes, un certain nombre de critiques aux- uelles la Compagnie a répondu à la date du 23 Juin 1887 ;

Attendu que, de même, les comptes relatifs à l'exercice 1887, nt été adressés par la Compagnie au Gouvernement, le 11 Mars 388, et ne sont pas encore reconnus par lui;

Attendu qu'il appartiendra au Tribunal Arbitral d'examiner s comptes ainsi présentés, de les déclarer conformes aux Con- entions, et de dire, notamment: 1°) que la section de Kouléli- ourgas à Andrinople doit être considérée, au point de vue des mptes, comme formant deux lignes distinctes; 2°) que la Com- agnie n'a pas à porter, en recette, les transports qu'elle effectue

pour l'entretien et la réparation des lignes ; 3°) que les diverses circonstances qui se sont produites, au cours des années 1886 et 1887, *notamment* les interruptions et *restrictions du trafic avec la Roumélie Orientale, ont incontestablement le caractère des cas de force majeure prévus par l'Article 4 de la Convention du 22 Décembre 1885,* et doivent, en conséquence suspendre le paiement du minimum garanti pendant la période correspondant aux interruptions, et conférer à la Compagnie un droit de reprise sur l'année ou les années suivantes, pour les sommes que la Compagnie a été obligée d'avancer ; 4°) que la Compagnie ne saurait être tenue de porter, en recette, les transports non encore encaissés ; 5°) que les transports militaires effectués au tiers du Tarif, ne peuvent, une fois encaissés, subir le partage de recettes stipulé en faveur du Gouvernement par la Convention du 22 Décembre 1885 ;

. . . .
. . . .

Par ces motifs et tous autres à suppléer,

. . . .
. . . .

XXIII Dire que les comptes présentés par la Compagnie au Gouvernement, pour l'exercice 1886 et pour l'exercice 1887, sont exacts, réguliers et dressés conformément aux Conventions ;

. . . .
. . . .

ANNEXE III.

RÉPONSE DE LA COMPAGNIE D'EXPLOITATION AUX CONCLUSIONS DÉPOSÉES PAR LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL, EN 1888.

II.

Attendu que, pour ce qui concerne les comptes de l'exercice 1887, il suffit de se référer aux diverses observations qui précédent et qui ne comportent d'addition que sur un point, concernant une question nouvelle soulevée à ce propos dans les Conclusions du Gouvernement, mais qui se rattache également aux comptes de 1886 et de 1887 ;

Attendu que, d'après le Gouvernement, la Compagnie devait lui verser, sans recouvrement ultérieur, la somme de 1,500 francs par kilomètre et par an, alors même que des cas de force majeure auraient fait baisser le produit brut du réseau au-dessous de 10,333 francs par kilomètre, somme nécessaire pour que la part de 45 % du Gouvernement atteigne 1,500 francs ;

Attendu que cette prétention est en contradiction flagrante avec les termes et l'esprit de l'Article 4 de la Convention du 22 Décembre 1885 ;

Attendu que cet Article a prévu deux hypothèses bien distinctes, examinées dans deux paragraphes séparés ;

1[re] HYPOTHÈSE. — L'exploitation d'une partie des lignes se trouve interrompue, par force majeure, pendant plus de cinq jours consécutifs ; en ce cas, le paiement du minimum garanti est suspendu pendant la durée de l'interruption, ce qui est tout naturel,

puisque, d'après le paragraphe 4 du même Article, la Compagnie ne garantit le minimum de 1,500 francs que par *kilomètre en exploitation* ;

2me HYPOTHÈSE. -- Il n'y a pas eu d'interruption de l'exploitation ; mais des circonstances de force majeure, telles que guerre, inondations, interdictions de circulation du matériel, ont empêché la part revenant au Gouvernement d'atteindre 1,500 francs par kilomètre : en ce cas, la Compagnie n'en est pas moins tenue de parfaire le minimum garanti, mais elle se remboursera de toute différence sur la part de recettes revenant au Gouvernement Impérial pour l'année ou les années suivantes ;

Attendu que, dans les Conclusions du Gouvernement, ces deux hypothèses sont absolument confondues, et que cette confusion rend inintelligibles les paragraphes 5 et 6 de l'Article 4 de la Convention du 22 Décembre 1885 ; qu'en effet, si le système du Gouvernement était admis, on ne comprendrait pas que les rédacteurs de l'Article eussent énoncé, dans le paragraphe 5, que le paiement du minimum garanti sera suspendu, et, dans le paragraphe 6, que ce minimum continuera néanmoins d'être payé, ni pourquoi ils auraient formulé deux stipulations distinctes et contradictoires, au lieu de s'exprimer comme suit : « Dans le cas où, par suite d'une « interruption partielle de l'exploitation provenant de circonstances de « force majeure et ayant duré plus de cinq jours consécutifs, la « part des recettes revenant au Gouvernement Impérial viendrait à « baisser au-dessous de 1,500 francs par kilomètre, la Compagnie n'en « sera pas moins tenue . . . . etc. » ; que l'Article ainsi rédigé aurait formulé, d'une façon très claire et très complète, le système proposé dans les Conclusions du Gouvernement ; mais que l'Article 5, avec sa rédaction actuelle, consacre un système très différent ;

Attendu que le Gouvernement prétendrait en vain que, étant admise l'interprétation de la Compagnie, la garantie d'un minimum de 1,500 francs deviendrait illusoire et ne fonctionnerait jamais ;

Attendu que, dans tous les cas, cette garantie resterait très effective et très réelle, puisque la Compagnie est tenue, même

dans les circonstances de force majeure, de débourser la totalité du minimum garanti de 1.500 francs par kilomètre, sauf recouvrement ultérieur sur les exédents : que c'est là, à proprement parler, le sens habituel et normal d'une stipulation de garantie de Chemin de fer ; que, par exemple, en France, où la situation inverse se produit, et où l'Etat est le garant des Compagnies, les sommes fournies par l'Etat du chef de sa garantie, ne sont, elles aussi, que des avances, et sont recouvrées par lui sur les excédents de recettes ultérieures;

Attendu que, d'ailleurs, rien n'est plus aisé que de concevoir des cas où la garantie de la Compagnie concluante fonctionnerait, mais sans aucune faculté de recouvrement ultérieur ; que ce fait se produirait si, sans l'intervention de circonstances de force majeure, l'exploitation d'une ou de plusieurs années venait à produire moins de 10,333 francs par kilomètre ; que, dans une situation pareille, la Compagnie aurait à compléter les 1,500 francs promis au Gouvernement, sans aucun droit de reprise sur les excédents futurs ;

Attendu que cette hypothèse d'une recette de moins de 10,333 francs, sans cas de force majeure, hypothèse très facile à concevoir, et qui s'est réalisée sur bien des lignes de chemin de fer, n'est pas celle en présence de laquelle la Compagnie concluante s'est trouvée en 1886 et en 1887 ; qu'en effet, pendant ces deux exercices, les événements survenus en Roumélie Orientale, les interdictions partielles d'exploitation, *les entraves mises par le Gouvernement Ottoman à la circulation du matériel roulant entre Andrinople et la Roumélie Orientale, et encore maintenues à l'heure actuelle, malgré les réclamations réitérées de la Compagnie (voir le fascicule de la Compagnie, intitulé Comptes de 1886 et 1887), que toutes ces circonstances ont eu, incontestablement, le caractère de circonstances de force majeure et ont réduit les recettes de la Compagnie au chiffre énoncé dans les comptes*; que les Conclusions du Gouvernement lui-même ne leur contestent d'ailleurs ni ce caractère, ni cet effet ;

Par ces motifs et tous autres à suppléer,

Repousser les Conclusions prises par le Gouvernement, sous le N° 9 ;

Adjuger à la Compagnie le bénéfice des conclusions prises par elle, sous le N° XXIII ;

Condamner le Gouvernement aux dépens.

Sous toutes réserves.

ANNEXE IV.

EXERCICE 1887.

AVIS DE MM. BRUNET ET JACOBS.

Arbitres de la Compagnie d'exploitation.

1888.

Les deux arbitres soussignés,

Vu les conclusions des Parties, les observations écrites en réponse et toutes pièces à l'appui ;

Ouï les mandataires des Parties en leurs explications orales et après en avoir délibéré ;

Vu le procès-verbal de la Commission Arbitrale du 2 Juillet 1888, établissant dans quelles conditions il a été déclaré partage sur les Demandes N° 9 du Gouvernement Impérial et 23 de la Compagnie ;

Vu les dispositions des Articles 9 et 10 du Compromis ;

Déclarent que les motifs qui les ont déterminés à émettre un avis différent de celui de leurs Collègues, sont les suivants :

Attendu que la Compagnie clôture le compte du Gouverne-

ment, pour l'exercice 1887, en le débitant de 1,533,768 francs 06^{cs} à récupérer, sur sa part, dans les recettes des exercices ultérieurs, et que ce solde débiteur provient, en majeure partie, de ce que la Compagnie porte au débit du Gouvernement 1,098,650 francs, 33^{cs}, différence entre la part effective du Gouvernement et le minimum garanti, en se basant sur ce que cet écart provient de circonstances de force majeure, dans l'espèce, du fait du Gouvernement Ottoman qui a entravé les relations entre la Turquie et la Roumélie Orientale, en exigeant, d'abord, le transbordement des marchandises à la frontière, plus tard, en interdisant l'entrée en Roumélie de tous wagons de la Compagnie qui n'en étaient pas préalablement sortis ;

Attendu, en droit, qu'il s'agit de décider si les paragraphes 5 et 6 de l'Article 4 de la Convention du 10/22 Décembre 1885 prévoient deux hypothèses différentes ou se rapportent à la même ;

Que ces deux paragraphes sont inconciliables, puisque l'un prévoit la suspension de la garantie du minimun, tandis que l'autre suppose son fonctionnement sans interruption, sauf recouvrement sur les exercices ultérieurs ;

Qu'ils prévoient donc deux conséquences différentes résultant de circonstances de force majeure : A. — suspension de l'exploitation sur une partie du réseau pendant cinq jours au moins ; B. — suspension d'une durée moindre et toutes autres conséquences nuisibles pouvant résulter de circonstances de force majeure non définies, laissées à l'appréciation du juge ;

Que l'interprétation contraire conduirait à décider que, si une portion notable du réseau cessait d'être exploitable par cas fortuit, pendant une partie notable de l'année, la Compagnie devrait néanmoins faire l'avance de la redevance entière de 1,500 francs par kilomètre ;

Qu'en vain, l'on objecte que cette redevance doit fournir au Gouvernement le moyen de faire le service de l'emprunt de 23 millions de francs ; que cela n'est pas absolument exact, les arrérages de l'emprunt dépassant, d'une centaine de mille francs environ, le produit du minimum, et que cette considération financière n'est pas de nature à faire adopter une interprétation peu équitable de l'Article 3 ;

Attendu, en fait, que les mesures prises par le Gouvernement Impérial à la frontière de la Roumélie Orientale, sont incontestablement un cas de force majeure, – le fait du Prince, — et que leur influence nuisible sur les recettes est indéniable ; mais qu'il n'est pas établi que la différence entre leur montant et le minimum, soit exclusivement imputable à cette cause ;

Que l'on peut, *ex aequo et bono*, en évaluer l'influence à 300,000 francs ;

Par ces motifs,

Les deux arbitres soussignés sont d'avis qu'il convient d'ordonner que le compte de 1887 sera rectifié en ce sens que le chiffre de 300,000 francs sera substitué au chiffre 1,098,650 francs 33cs, au débit dudit compte.

(Signé :) J. BRUNET.
V. JACOBS.

ANNEXE V.

EXERCICE 1887.

I

AVIS DE LL. EE. HASSAN FEHMI PACHA ET VAHAN EFFENDI,

Arbitres du Gouvernement Impérial.

1888.

La Commission Arbitrale instituée par le Compromis, signé le 10/22 Mars 1888, entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Compagnie des Chemins de fer Orientaux, a examiné les Demandes N° 9 du Gouvernement et N° 23 de la Compagnie, relatives au redressement des Comptes de l'Exercice 1887. Après avoir pris connaissance des conclusions, réponses et notes présentées par les Parties et entendu les débats contradictoires de leurs mandataires, elle a délibéré sur les questions concernant ces comptes et a été d'accord de les régler saivant les principes adoptés par elle, pour le redressement des comptes de l'Exercice 1886.

Mais, la Commission Arbitrale s'est divisée sur le sens des paragraphes 5 et 6 de l'Article 4 de la Convention du 10/22 Décembre 1885, qui prévoient le cas de force majeure et en règlent les effets, quant au minimum de 1,500 francs par kilomètre garanti par la Compagnie.

En conséquence, il y a eu déclaration de partage sur l'interprétation de ces paragraphes et les arbitres soussignés formulent, comme suit, leur avis séparé, conformément à l'Article 10 du Compromis précité.

Attendu que, par le paragraphe 4 de l'Article 4 de la Convention du 10/22 Décembre 1885, la Compagnie a garanti au Gouvernement Impérial que la part de recettes lui revenant, s'élèverait, en moyenne, à quinze cents francs | au minimum, par an et par kilomètre, quel que soit le chiffre des recettes brutes;

Attendu que le paragraphe 5 du même Article dispose que, si l'exploitation d'une partie des lignes venait à être suspendue plus de cinq jours consécutifs, par suite de circonstances de force majeure, le paiement au Gouvernement Impérial du minimum garanti, serait aussi suspendu pour la partie des lignes atteintes, et ce, pendant toute la durée de la suspension de l'exploitation;

Attendu qu'en ne tenant compte des cas de force majeure qu'autant qu'ils se traduiraient par le fait apparent d'une suspension de l'exploitation pendant plus de cinq jours consécutifs, les Parties ont voulu évidemment prévenir la difficulté qu'il y aurait à rechercher si l'insuffisance de recettes venant à se produire au cours d'un exercice, devrait être attribuée à des circonstances de force majeure ou à d'autres causes;

Attendu que, dans l'hypothèse du paragraphe 5, savoir la suspension de l'exploitation, les circonstances de force majeure ne peuvent produire que deux résultats: ou bien la part de recettes afférente au Gouvernement Impérial, atteint le chiffre du minimum garanti, ou bien elle reste inférieure à ce chiffre;

Attendu que le premier cas ne pouvant donner lieu à aucune contestation, la Convention n'avait pas à s'en occuper;

Mais, attendu qu'il y avait lieu, au contraire, de prévoir et de régler le cas où la suspension de l'exploitation pour cause de force majeure, aurait abaissé la part de recettes revenant au Gouvernement au-dessous de 1,500 francs par kilomètre;

Attendu que c'est là précisément l'objet du paragraphe 6 de l'Article précité qui oblige la Compagnie à payer, dans ce cas

aussi, le minimum garanti, mais l'autorise, pour ce cas seulement, à se rembourser du déficit sur les excédents des exercices ultérieurs ;

Attendu que ce 6me paragraphe, complément essentiel du 5e, a été nécessité par la nature même de cette Convention d'emprunt, puisqu'il fallait garantir les 1,500 francs par kilomètre et par an destinés au service de l'emprunt ;

Attendu qu'il résulte de tout ce qui précède que le paragraphe 6 de l'Article 4, lié d'ailleurs au paragraphe 5 par les mots «circonstances susénoncées», se rapporte à la même hypothèse, savoir celle où l'exploitation d'une partie des lignes est suspendue plus de cinq jours consécutifs ;

Attendu qu'en prétendant que les deux paragraphes prévoient et règlent deux hypothèses distinctes, la Compagnie méconnaît le texte et l'esprit de la Convention ;

Que le paragrahe 6 n'ayant pas reproduit les mots : « et ce, « pendant toute la durée de l'exploitation » ou d'autres analogues qui mesurent et restreignent les conséquences de la force majeure, on serait amené, si l'on adoptait l'interprétation de la Compagnie, qui sépare absolument les deux paragraphes, à mettre au débit et à la charge du Gouvernement la totalité de la différence entre sa part de recettes et les 1,500 francs par kilomètre, lors même que les circonstances de force majeure n'auraient exercé qu'une influence insignifiante sur ce déficit et que d'autres causes auraient réellement produit l'abaissement des recettes ;

Attendu que l'inadmissibilité d'un tel résultat doit faire également rejeter l'interprétation soutenue par la Compagnie ;

Attendu, en fait, que, dans le cours de l'exercice 1887, on ne s'est pas trouvé dans le cas exceptionnel d'une suspension de l'exploitation causée par des circonstances de force majeure ;

Par ces motifs,

Les arbitres soussignés sont d'avis

Que le paragraphe 6 de l'Article 4 de la Convention du 10/22 Décembre 1885 ne renferme pas une seconde hypothèse ;

qu'il est le complément du précédent paragraphe et suppose, comme ce paragraphe 5, que, par suite des circonstances de force majeure, l'exploitation a été effectivement suspendue pendant plus de cinq jours consécutifs ;

Que, dès lors, comme il n'y a pas eu suspension de l'exploitation pendant l'exercice de 1887, la Compagnie des Chemins de fer Orientaux doit supporter le déficit entre la part de recettes revenant au Gouvernement Ottoman dans l'exploitation de cet exercice, et le minimum garanti par elle de 1,500 francs par kilomètre, sans avoir, de ce chef, aucune somme à porter au débit du Gouvernement Impérial.

Fait à Constantinople, le 2/14 Juillet 1888.

(Signé :) HASSAN FEHMI.

VAHAN.

ANNEXE VI

AVIS DU SUR-ARBITRE, M. DE GNEIST.

DIFFÉREND CONCERNANT LA REDDITION

DES COMPTES DE L'EXERCICE 1887.

1889.

D'après la nouvelle Convention du 22 Décembre 1885, le Gouvernement a, à partir de cette date, le droit de réclamer annuellement de la Compagnie une rente minima de 1.500 francs par kilomètre, et l'excédent des recettes nettes doit être partagé entre les Parties, dans la proportion de 55% à 45 %.

En conséquence de cette stipulation, la Compagnie présente le compte de 1887, en y passant, au débit du Gouvernement, une somme de francs 1,533,768.06 et en se réservant de déduire ce déficit, dans les années suivantes, des excédents de la rente kilométrique minima que le Gouvernement aurait à toucher.

La plus grande partie de cette somme, savoir 1,098,650.33 francs, figure dans le compte comme provenant de *l'interruption de l'exploitation* qui serait arrivée par suite de « force majeure », dans le courant de l'année 1887, et qui forme l'objet du litige actuel.

La Compagnie se croit en droit de passer cette somme au débit du Gouvernement, en se basant sur une réserve contenue dans la Convention du 22 Décembre 1885 qui, dans son Article 4, alinéa 5, stipule comme suit.

« Si, par suite de *circonstances de force majeure,* l'exploita-
« tion d'une partie des lignes venait d'être *suspendue* plus de
« cinq jours consécutifs, le paiement, au Gouvernement Impérial, du
« minimum garanti sera aussi *suspendu* pour cette partie, et ce,
« pendant toute la durée de la suspension de l'exploitation ».

Cette phrase est suivie de l'alinéa 6 controversé.

« Dans le cas où, par suite des circonstances *susénoncées,* la
« part des recettes revenant au Gouvernement Impérial, viendrait à
« baisser au-dessous de 1,500 francs par kilomètre, la Compagnie
« n'en sera pas moins tenue de verser, par chaque kilomètre du
« réseau entier, les susdits 1,500 francs garantis comme ci-haut;
« mais, elle se remboursera de toute différence sur les excédents
« de la part des recettes revenant au Gouvernement Impérial pour
« l'année ou les années suivantes ».

Uue partie des Arbitres est d'avis que tous les deux alinéas prévoient le même cas de force majeure ; l'autre partie pense que les deux alinéas doivent s'entendre de cas différents de force majeure.

Les uns trouvent, en outre, que l'interruption survenue dans l'exploitation (consistant en des entraves apportées d'ordre du Gouvernement, au passage des marchandises en territoire bulgare), constitue le cas prévu de force majeure ; les autres ne l'admettent pas.

MM. Fehmi Pacha et Vahan Effendi se prononcent comme suit.
« En ne tenant compte des cas de force majeure qu'autant
« qu'ils se traduiraient par le fait apparent d'une suspension de
« l'exploitation, pendant plus de cinq jours consécutifs, les Parties
« ont voulu évidemment prévenir la difficulté qu'il y aurait à re-
« chercher si l'insuffisance des recettes venant à se produire au

« cours d'un exercice, devrait être attribuée à des circonstances « de force majeure ou à d'autres causes ».

« Dans l'hypothèse du paragraphe 5, savoir la suspension de « l'exploitation, les circonstances de force majeure ne peuvent pro- « duire que deux résultats : ou bien la part de recettes afférente « au Gouvernement Impérial atteint le chiffre du minimum garanti, « ou bien elle reste inférieure à ce chiffre ».

« Le premier cas ne pouvant donner lieu à aucune contesta- « tion, la Convention n'avait pas à s'en occuper ».

« Mais, il y avait lieu, au contraire, de prévoir et de régler « le cas où la suspension de l'exploitation, pour cause de force « majeure, aurait abaissé la part de recettes revenant au Gou- « vernement au-dessous de 1,500 francs par kilomètre ».

« C'est là précisément l'objet du paragraphe 6 de l'Article pré- « cité qui oblige la Compagnie à payer, dans ce cas aussi, le « minimum garanti, mais l'autorise, pour ce cas seulement, à se « rembourser du déficit sur les excédents des exercices ultérieurs ».

« Ce 6me paragraphe — complément essentiel du 5me — a été « nécessité par la nature même de cette Convention d'emprunt, puis- « qu'il fallait garantir les 1,500 francs par kilomètre et par an « destinés au service de l'emprunt ».

« Il résulte de tout ce qui précède que le paragraphe 6 de « l'Article 4, lié au paragraphe 5, par les mots *circonstances sus- « énoncées*, se rapporte à la même hypothèse, savoir celle où l'ex- « ploitation d'une partie de lignes est suspendue plus de cinq « jours consécutifs, ce qui n'a pas eu lieu en fait dans l'année 1887 ».

Par contre, MM. Brunet et Jacobs conçoivent autrement les relations existant entre les alinéas 5 et 6, et admettent, par conséquent, le cas de force majeure réservé dans le Contrat. Ils argumentent comme suit.

« Ces deux paragraphes sont inconciliables, puisque l'un pré- « voit la suspension de la garantie du minimum, tandis que l'autre

« suppose son fonctionnement, sans interruption, sauf recouvrement « sur les exercices ultérieurs ».

« Ils prévoient donc deux conséquences différentes résultant de « circonstances de force majeure » :

« A — suspension de l'exploitation sur une partie du réseau, « pendant cinq jours au moins » ;

« B — suspension d'une durée moindre et toutes autres consé- « quences nuisibles pouvant résulter de circonstances de force ma- « jeure non définies, laissées à l'appréciation du juge ».

« L'interprétation contraire conduirait à décider que, si une por- « tion notable du réseau cessait d'être exploitable par cas for- « tuit, pendant une partie notable de l'année, la Compagnie de- « vrait faire l'avance de la redevance entière de 1,500 francs par « kilomètre ».

« En vain, l'on objecte que cette redevance doit fournir au « Gouvernement le moyen de faire le service de l'emprunt de 23 « millions de francs. Cela n'est pas absolument exact, les arréra- « ges de l'emprunt dépassant, d'une centaine de mille francs « environ, le produit du minimum, et cette considération finan- « cière n'est pas d'une nature à faire adopter une interprétation peu « équitable de l'Article 3 ».

« En fait, les mesures prises par le Gouvernement Impérial « à la frontière de la Roumélie Orientale, sont incontestablement « un cas de force majeure — le fait du Prince — et leur influence « nuisible sur les recettes est indéniable ; mais, il n'est pas établi « que la différence entre leur montant et le minimum est exclu- « sivement imputable à cette cause ; l'on peut, *ex æquo et bono*, « en évaluer l'influence à 300,000 francs ».

Par ces motifs, ces deux Arbitres sont d'avis qu'il convient de rectifier le compte de 1887, en ce sens que le chiffre de 300,000 francs sera substitué au chiffre de 1,098,650 francs 33 centimes, au débit dudit compte.

Je dois reconnaître que la relation qui existe entre les deux alinéas dont il s'agit, ne laisse pas d'être douteuse. Toutefois, l'in-

terprétation des Arbitres Ottomans me paraît être plus simple et plus naturelle. L'alinéa 6, en parlant de circonstances de force majeure *susénoncées*, doit grammaticalement s'entendre des *mêmes* cas dont parle l'alinéa 5. Le paragraphe suivant ne fait que déterminer le mode de la «suspension», en disposant que le déficit éventuel ne sera point immédiatement déduit de la rente minima de 1,500 francs. Le Gouvernement tenait à ce que la rente réduite de 8,000 à 1,500 francs, lui fût au moins intégralement garantie, déjà pour ce motif qu'elle est destinée à servir au remboursement de l'avance de 23,000,000 francs au moyen d'annuités de 1,840,000 francs, service auquel elle suffit, en effet, à 86,500 francs près.

Ce n'est donc point par une réduction de la rente minima garantie, mais au moyen de retenues à faire sur les excédents ultérieurs de la rente kilométrique de 1,500 francs, que le déficit de l'année sera couvert.

Il me paraît également improbable que l'interprétation d'après laquelle l'alinéa 5 ne traiterait que d'interruptions de service de *plus* de 5 jours consécutifs, tandis que l'alinéa 6 aurait en vue des interruptions de *moins* de 5 jours et autres «entraves» au trafic, soit exacte ; car, en limitant strictement les réductions réservées aux cas *d'une interruption qui a duré plus de 5 jours consécutifs*, on a, évidemment de propos délibéré, voulu couper court aux nombreuses réclamations qui, autrement, se seraient inévitablement produites, par suite d'endommagements de la voie, de tempêtes de neige, d'inondation, de rencontres de trains et de bien d'autres événements fortuits, tels qu'il s'en produit chaque année, en toute exploitation de Chemin de fer. C'est donc, à mon sens, aller à l'encontre du véritable but visé par l'alinéa 6, que de l'étendre à tous les cas de force majeure « et d'entraves » possibles. C'est en se plaçant au même point de vue qu'il convient de trancher la question de savoir s'il s'agit, effectivement, dans le différend actuel, d'un cas de force majeure prévu par le Contrat.

Des débats, il résulte les faits suivants.

Le Gouvernement appréhendant, dans le courant de l'année

1887, que des invasions à main armée venant de la Roumélie Orientale, ne se produisent, a voulu empêcher que le matériel roulant du Chemin de fer y fût retenu et utilisé à des transports militaires. C'est pourquoi, il a d'abord exigé le transbordement de toutes les marchandises à la frontière ; puis, il a interdit l'entrée, dans ladite Province, du matériel roulant de la Compagnie, tant que celui qui y était entré antérieurement n'en fût sorti. La durée de ces restrictions ne résulte pas des débats. On voit par le compte-rendu de la Compagnie (EII) que le transport des marchandises de la Roumélie Orientale s'est abaissé de 4,209 tonnes, en Juin, à 2,056 tonnes en Juillet, ce qui fait présumer que c'est au mois de Juillet que ces obstacles sont survenus. Mais, au mois de Juin 1885, une diminution des transports de plus de 2,000 tonnes s'est produite également. Dans tous les cas, il résulte dudit compte-rendu que, pendant toute l'année, le transport des marchandises s'est maintenu à un niveau assez égal, quoique, en somme, le trafic ait diminué, probablement à la suite de mauvaises récoltes.

Dans de pareilles diminutions de transports, je ne saurais reconnaître cette *interruption* de l'exploitation dont parle l'alinéa 5 (de l'Article 4) de la Convention. Des entraves partielles au trafic et à la libre circulation du matériel roulant peuvent surgir par des raisons multiples, à la suite d'une épidémie, de troubles politiques, d'insuffisance de moyens de transport, etc.

Si, nonobstant de telles restrictions, le trafic continue, on ne saurait qualifier cet état de choses *d'interruption* dans l'exploitation du Chemin de fer. Le but visé par cette clause du Contrat serait manqué et chaque année de nouvelles réclamations, difficiles à apprécier, se reproduiraient, si on ne s'en tenait pas strictement au cas de force majeure, tel qu'il est prévu par l'alinéa 5.

Il est à croire que MM. Brunet et Jacobs ont également voulu tenir compte tacitement de cette considération, en réduisant tout simplement à 300,000 francs la réclamation de plus d'un million.

Je me rallie, dès lors, aux Conclusions des Arbitres Ottomans, savoir :

que la Compagnie des Chemins de fer Orientaux doit sup-

porter le déficit entre la part de recettes revenant au Gouvernement Ottoman dans l'exploitation de l'exercice 1887 et le minimum garanti par elle de 1,500 francs par kilomètre, sans avoir, de ce chef, aucune somme à porter au débit du Gouvernement Impérial.

ANNEXE VII.

Compagnie d'exploitation
des
Chemins de fer Orientaux.

—

Direction.

N° 196, I, 14.

—

Constantinople, le 7 Janvier 1892

A Son Excellence Monsieur le Ministre du Commerce
et des Travaux Publics,
Constantinople.

Monsieur le Ministre

En nous référant à la lettre que notre ancien représentant, Monsieur le Comte Graziadei a adressée, le 20 Janvier 1890, sub N° 45, C, au Département des Travaux Publics, et aux négociations qui ont eu lieu entre les Fonctionnaires supérieurs de ce Département et ceux de notre Compagnie, au sujet de l'achat des wagons nécessaires pour notre réseau situé au delà de Moustapha-Pacha, nous nous permettons, de nouveau d'entretenir Votre Excellence de cette question.

Le Département des Travaux Publics n'ignore pas que notre Compagnie n'a pas cessé de faire des démarches énergiques auprès du Gouvernement Impérial, pour obtenir

la levée de la restriction apportée par la Commission Militaire à la circulation de nos wagons au delà de Moustapha-Pacha. Mais, les démarches qu'elle a faites étant restées d'un côté sans résultat, et pressée, d'autre part, par le Gouvernement Princier Bulgare, elle s'est vue obligée d'acheter 150 wagons à marchandises, pour pourvoir aux besoins impérieux de notre réseau rouméliote, et cela, soit dans l'intérêt du commerce, soit dans celui du Gouvernement Impérial qui participe aux recettes du Chemin de fer.

Ainsi que nous l'avons fait remarquer aux prédécesseurs de Votre Excellence par nos diverses communications précédentes, que les mesures prises par le Gouvernement Impérial pour nous empêcher la libre circulation de nos wagons, mesures inspirées par des considérations majeures, ne devaient pas entraîner, pour notre Compagnie, des charges pécuniaires supplémentaires, attendu que ces considérations n'ont aucun rapport direct avec le service d'exploitation.

Mais, comme le Gouvernement Impérial a cru devoir maintenir la restriction dont il est question et nous a mis dans la nécessité de faire acheter 150 wagons, malgré que nous ayons eu un stock plus que suffisant sur notre réseau d'Andrinople qui ne pouvait pas être utilisé pour les raisons précitées, Votre Excellence considèrera comme juste et équitable que le Gouvernement Impérial nous rembourse le montant du prix de ces 150 wagons.

Nous nous permettons, par conséquent, de porter au débit du Gouvernement Impérial la somme de **francs 557,477** *représentant le prix d'achat de ces wagons,* étant convaincu que Votre Excellence voudra bien reconnaître le bien fondé de nos considérations.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de notre très haute considération.

La Direction

(Signé :) GROSHOLZ.

ANNEXE VIII.

COMPAGNIE D'EXPLOITATION
DES
CHEMINS DE FER ORIENTAUX.
—
DIRECTION.
No 837 I 14.
—

Constantinople, le 3 Février 1894.

Monsieur le Ministre

Par notre lettre du 2 Novembre dernier, sous le Nos 761, I, 14, nous avons eu l'honneur de prier Votre Excellence de nous autoriser à transférer trois locomotives en Roumélie Orientale, pendant une durée déterminée et pour les motifs qui sont déjà connus du Gouvernement Impérial.

Malheureusement, nous n'avons pas été honorés d'une réponse à notre lettre précitée et nos démarches personnelles auprès de Votre Excellence, sont aussi restées jusqu'ici sans résultat.

Dans ces conditions, en présence des mesures restrictives prises et maintenues par le Gouvernement Impérial, au détriment des intérêts de notre Compagnie, et pour éviter la répétition des incidents qui se sont produits l'année dernière, il ne nous restait qu'un parti à prendre,

A Son Excellence le Maréchal Husséin Tewfik Pacha,
Aide de Camp Général de Sa Majesté Impériale le SULTAN,
Ministre du Commerce et des Travaux Publics.
Constantinople.

celui d'acheter deux nouvelles locomotives qui arriveront prochainement pour être mises en circulation sur notre réseau rouméliote, et cela, quoique le nombre des locomotives que nous possédons en deçà de Moustapha-Pacha, soit plus que suffisant pour les exigences du service d'exploitation, tant dans la Roumélie Orientale qu'en deçà de Moustapha-Pacha.

Votre Excellence voudra bien reconnaître avec nous que notre Compagnie ne saurait, ni en droit ni en équité, assumer la charge d'une dépense dont la seule cause réside dans les mesures prises par le Gouvernement Impérial, et nous nous permettons, en conséquence, de demander au Gouvernement Impérial *le remboursement de la somme de* **135,000 francs**, *représentant le coût des deux locomotives dont il s'agit.*

Convaincus que Votre Excellence ne se refusera pas à reconnaître la légitimité de notre réclamation, nous la prions de vouloir bien ordonner le versement de ladite somme à notre caisse centrale à Constantinople.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre plus haute considération.

La Direction
(Signé :) GROSHOLZ.

ANNEXE IX.

COMPAGNIE D'EXPLOITATION
DES
CHEMINS DE FER ORIENTAUX.
—
DIRECTION.
N° 1017, I, 14.
—

Constantinople, le 14 Août 1894,

Monsieur le Ministre

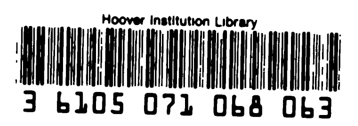
Nous avons eu l'honneur de recevoir la lettre que Votre Excellence a bien voulu nous adresser, en date du 5/17 Juillet, sub N°s 72,913×46, pour nous informer que le Gouvernement Impérial n'autorise pas l'entrée, en Roumélie Orientale, des 30 wagons à ballast mentionnés par nos lettres du 19 Mars, N°s 868, I, 14, et du 21 Juin, N°s 954, I, 14, et nécessaires pour les travaux d'entretien de notre réseau rouméliote.

En réponse, nous nous permettons d'informer Votre Excellence qu'en présence de la mesure prise par le Gouvernement Impérial, dictée par des raisons qui n'ont aucun rapport avec notre service d'exploitation, nous avons été obligés de faire l'acquisition de 30 wagons ballast dont le prix s'élève à *francs 90,000.*

A Son Excellence le Maréchal Husséin Tewfik Pacha,
Aide de Camp Général de Sa Majesté Impériale le SULTAN,
Ministre du Commerce et des Travaux Public.
Constantinople.

		francs	Totaux généraux
	Report		5,863,385. 14
2° Coût des *travaux d'agrandissement* et autres exécutés pour le compte du Gouvernement Impérial, jusqu'à la date du 31 Décembre 1896. Part contributive du Gouvernement Impérial dans les travaux d'agrandissement jusqu'à fin 1893		431,882. 36	
Coût des travaux d'agrandissements et autres exécutés pour le compte du Gouvernement Impérial, pour les années 1894, 1895 et 1896		650,000. —	
Moitié du coût de la gare de Constantinople, du bâtiment pour l'administration de la voie de garage		677,990. 95	
Coût de la rampe de changement		7,644. 65	1,767,517. 96
3° Frais des *trains spéciaux* formés à la demande du Gouvernement Impérial et pour le compte de celui-ci ; solde des frais de 3 trains spéciaux pour le Roi de Serbie		12,198. 25	
Coût du train spécial formé pour S. E. Constantin Effendi Carathéodory		2,546. 34	
Coût du train spécial formé pour S. A. Abdurrahman Pacha		2,538. 86	
Coût de trois trains spéciaux pour le Prince de Bulgarie		10,722. 13	28,005. 58
4° Solde débiteur des *échéances des emprunts* pour les années 1889, 1890, 1891, 1892 et 1893		258,665. 36	258,665. 36
	Total à reporter		7,917,574. 04

	Report francs	Totaux généraux 7,917,574. 04
5° *Intérêts* au 31 Décembre 1897. Intérêts des sommes susmentionnées courus jusqu'à fin 1895	854,532. 19	
Intérêts courus, du 1er Janvier 1896 au 31 Décembre 1897	618,462. 77	1,472,994. 96
6° Dommages subis par la Compagnie, du chef de l'empêchement apporté à la circulation du matériel roulant par la *Commission Militaire siégeant à Moustapha-Pacha.*	950,000. —	950,000. —
7° Coût de la reconstruction du pont de l'Arda	607,144. —	607,144. —
Total général		10,947,713. —


Hoover Institution Library
3 6105 071 068 063

